

Verkenning aanpak geluidsoverlast motoren

Samenvatting aanpak en stand van zaken, 21 september 2020

Geluidsoverlast van motoren is een toenemend probleem, ook in de grote steden. De mogelijkheden voor gemeenten om op te treden tegen excessief geluid van motoren zijn beperkt. Op initiatief van Amsterdam is een ambtelijke werkgroep gestart met het uitvoeren van een verkenning naar mogelijkheden om dit probleem aan te pakken. De werkgroep is samengesteld vanuit de ('G4') steden Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Amsterdam en de al lopende initiatieven worden betrokken. Het gaat niet alleen om motoren maar om de aanpak van 'verkeersasos/huften' in bredere zin, dan kan het ook gaan om automobilisten. Voor de verkenning is dankbaar gebruik gemaakt van een eerder door TNO uitgevoerde verkenning uit 2019¹. De werkgroep is op 10 juni jl. gestart en in dit memo is de stand van zaken aangegeven.

Oorzaken hoge geluidshinder motoren

Voor de hoge geluidshinder van de motoren zijn meerdere oorzaken aan te wijzen:

- Een deel van de motoren maakt relatief veel geluid vanwege opvoeren, illegale uitlaten en rijgedrag;
- Handhaving is een bevoegdheid van de verkeerspolitie die hiervoor in veel gemeenten maar beperkt capaciteit heeft. Daarnaast wordt de reguliere geluidsmeting in het kader van de handhaving weinig gebruikt. Praktische beperkingen bij de gehanteerde geluidsmeting spelen daarbij mogelijk een rol.
- De toelatingseisen voor nieuwe voertuigen zijn ontoereikend en testmethodes worden omzeild.

Mogelijke maatregelen

Uit de verkenning zijn de volgende *mogelijke* maatregelen naar voeren gekomen:

- Aanpak gebruik illegale uitlaten: een van de opties lijkt het ontwikkelen van een app, waarmee voor handhavende instanties direct is te bepalen of een uitlaat legaal is.
- Inzet gerichte geluidsmetingen: In Rotterdam worden op drie locaties in de stad uitgebreide geluidsmetingen uitgevoerd. Er worden ook zogenaamde classificers ontwikkeld, waarmee verkeersbronnen kunnen worden herkend. Hoe meer classificers hoe duidelijker je verkeersbronnen apart kan meten. Op deze manier kan een stap gezet worden in de ontwikkeling van een 'verkeerslawaaiflitser'. Voor de inzet voor handhaving ontbreekt een juridisch kader. Hiervoor zal Rotterdam een gesprek met het OM moeten opstarten.
- Snelheidshandhaving: hiermee wordt ook het onderliggende probleem (te veel geluid) aangepakt. Aan het gebruik van mobiele snelheidscamera's zijn wel strenge regels gebonden en toestemming van het OM is ook vereist. Onder meer in Rotterdam loopt een experiment met de inzet van mobiele
- Snelheidsverlaging: In alle vier de gemeenten is er al veel aandacht voor de verlaging van de snelheid op stedelijke wegen naar 30 km/uur. Dit komt de veiligheid/leefbaarheid ten goede en bij een lagere snelheid is het geluidsniveau ook lager. Een belangrijk aandachtspunt is wel dat er niet gekozen wordt voor toepassing van (lawaaier) klinkers.
- Verbreden handhavingsbevoegdheid: De bevoegdheden voor handhavend optreden zijn verspreid over verschillende instanties met ieder hun eigen (deel)bevoegdheden. De verkeerspolitie heeft een ruime bevoegdheid om handhavend op te treden. Vraag is of die bevoegdheid verbreed kan worden naar bijvoorbeeld Boa's of de basisteams van de politie (voorheen de wijkteams). In Utrecht loopt hiervoor een experiment en in Den Haag is hier al een eerste stap voor gezet. Voorzien is in verdere

¹ Vooral de notitie praktijkcommissies 2-wielers. Zie <http://publications.tno.nl/publication/34634068/DAs8Ed/dittrich-2019-praktijkcommissies.pdf>. Deze notitie is opgesteld in opdracht van het ministerie van I&M.

uitbreiding van bevoegdheden voor gemeentelijk handhavers naar bv. snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom.

- Handhaving geluidsoverlast op basis van artikel 57 RVV: in dit artikel is aangegeven dat bestuurders geen onnodig geluid mogen veroorzaken. Hiermee kan de politie bij bepaald gedrag ook zonder geluidsmeting een bekeuring geven. In Scheveningen zijn op basis van dit verkeerswet artikel eerder al wel eens boetes uitgeschreven. Of dit voor politie en gemeenten kansen biedt en juridisch houdbaar is, dient nog uitgezocht te worden.
- Gebiedsbeperkingen voor lawaaiige voertuigen: voor luchtkwaliteit gelden in veel steden al milieuzones. Voor geluid zijn recent in binnen en buitenland ook straten en wegen afgesloten. In steden zou een gebiedsbeperking een optie kunnen zijn op specifieke plekken waar veel overlast wordt ervaren. Het kan dan gaan om een zone verbod voor bepaalde lawaaiige motorfietsen of om afsluiting van bepaalde wegen voor motoren.
- Gedragsbeïnvloeding: Als het gaat om asociaal gedrag kan gedragsbeïnvloeding een belangrijk instrument zijn. In Rotterdam zal na de zomer een pilot gedragsbeïnvloeding starten. In enkele steden wordt hier al mee geëxperimenteerd.
- Vergroting inzicht in hinder van motoren: de 4-jaarlijkse gezondheidsmonitor van de GGD 's is hiervoor een belangrijke bron. Het gaat om een enquête waarin óók gevraagd wordt naar geluidsoverlast. Motoren vielen onder het wegverkeer. In ieder geval bij de GGD Amsterdam zijn de motoren nu als aparte groep benoemd. Een nieuwe gezondheidsmonitor zal in september 2020 starten en in april 2021 komen de data beschikbaar voor analyse.
- Toelatingsbeleid en markttoezicht: gedacht kan worden aan een verbod op regelbare uitlaatsystemen waaronder flappen of kleppen in de uitlaat, verwijderbare dB-killers en andere misleidende regelsystemen. Dit is een rijkstaak en de rol van de gemeenten is hier beperkt tot overleg en/of lobby. Vanuit de werkgroep wordt bijv. gedacht aan (Europese) lobby gericht op de sportuitlaten. Als deze duidelijk herkenbaar zijn wordt de handhaving bij illegaal gebruik eenvoudiger. De eigen lobbykanalen worden hiertoe ingezet.

Vervolgaanpak

Een aantal van de genoemde *mogelijke* maatregelen wordt al opgepakt vanuit de werkgroep of vanuit een van de betrokken gemeenten. Het gaat dan vooral om de lobby voor de uitlaten, inzet op snelheidscontrole en snelheidsverlaging, verbreding van de handhavingsinzet en (vanuit Rotterdam) het onderzoek naar de akoestische flitser. Voor de meeste maatregelen is nog verdere uitwerking nodig. Daarbij zal er ook aandacht moeten zijn voor de juridische aspecten, een punt dat in de TNO notities onderbelicht is geweest.

Voor een juiste keuze van uit te werken (en in te zetten) maatregelen is inzicht in de lokale oorzaken van overlast van luidruchtige auto's en motoren van belang. Voor Rotterdam loopt hiervoor al een geluidsonderzoek. Ook de gemeenten Utrecht, Den Haag en Amsterdam overwegen om geluidsmetingen uit te laten voeren. Hierbij wordt gedacht aan geluidsonderzoeken met relatief simpele geluidmeetapparatuur (plus tijdsignaal) gecombineerd met video opnamen (Quick scans). Hiermee kunnen - zonder voorwaarden vooraf - de bekende hotspots in de gemeenten in kaart worden gebracht. Verwacht wordt dat de metingen in het voorjaar van 2021 uitgevoerd kunnen worden.

Disclaimer: In deze notitie is de stand van zaken gegeven van een ambtelijke inventarisatie die uitgevoerd wordt vanuit de G4 gemeenten. Besluitvorming over evt. maatregelen en het te voeren beleid is aan de betrokken colleges.